

Diese Seite wird erstellt mit freundlicher Genehmigung der [tageszeitung](http://www.taz.de)
(www.taz.de)

[die tageszeitung](http://www.taz.de) wird getragen durch die [taz Genossenschaft](http://www.taz.de)

Die [taz Panter Stiftung](http://www.taz.de) engagiert sich für Meinungsvielfalt im öffentlichen Raum.

[Klimabilanz der taz](http://www.taz.de)



(Foto: Wikimedia
Commons: User
MOLGREEN)

FUTURKULTUR - 12.06.2018 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 5

E-Mobilität: S-Pedelec New Charger

**Näher am Moped als am Fahrrad: Das S beim S Pedelec steht
für Spedd**

Von meiner Haustüre in Maastricht zum Hauptbahnhof in Aachen sind es 33,2 Kilometer. Je nach Verkehr sind es rund vierzig Minuten mit dem Auto. Es gibt als Klimaschutz-Alternative den direkten Linienbus 350 (noch mit Diesel). Der fährt durch das schöne Heuvelland in 62 Minuten, allerdings nerven die vielen Stoppes und die Drehungen in 23 Kreisverkehren. Fahrrad? Bietet sich zwar an für die Wochenendtour, nicht aber für geschäftliche Termine. Selbst für Trainierte ist der Weg zu weit und zu hügelig.

Daher teste ich, ob eine relativ neue und unglaublich effiziente Fahrzeugklasse eine Alternative sein könnte: das S-Pedelec New Charger von Riese & Müller. Wer es noch nicht weiß: S-Pedelecs (das S steht für speed) unterstützen beim Treten elektrisch bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h, ein »normales« Pedelec nur bis 25 km/h. Damit steht das getestete New Charger HS dem Moped näher als dem Fahrrad. Es ist als Leichtkraftrad eingestuft, braucht Führerschein, Kennzeichen, Versicherung, und es besteht Helmpflicht.

Das große Problem: In Deutschland darf man damit nicht auf Radwegen fahren, weshalb sie anders als in den Niederlanden und in der Schweiz deutlich weniger gekauft werden. In Maastricht kann ich mit dem New Charger auf dem Radweg nach Aachen starten, weil dieser bis auf ganz wenige Streckenabschnitte für kleine Mofas und eben S-Pedelecs freigegeben ist.

Auf den ersten Metern wird bereits klar, warum die Speed-Pedelecs von Riese & Müller in den Niederlanden so präsent sind. Mit den breiten Reifen, den Scheibenbremsen und dem ordentlichen Gewicht liegt das New Charger satt auf der Straße. Selbst bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h den Berg runter fühlt sich das viel sicherer an als mit manchem Fahrrad bei 25 km/h. Das Bemerkenswerte ist die Selbstverständlichkeit von Sitzposition, Federung und der einsetzenden Beschleunigung. Ich fahre in der Stadt und in den Ortschaften nicht schneller als 30 km/h, wie

vorgeschrieben. Außerhalb darf ich auf den Radwegen 40 km/h fahren, was meine normale Reisegeschwindigkeit wird. Das Testfahrzeug New Charger mit Bosch-Motor, Shimano-Deore-Kettenschaltung (elf Gänge) und zwei Akkus (zusammen 1.000 Wattstunden) gibt mir an diesem Tag trotz häufiger Fahrt im hohen Unterstützungsmodus weit über einhundert Kilometer Reichweite.

Macht die Fahrt nach Aachen Laune? Kann man sagen. Das ist weder Moped- noch Fahrradfahren, sondern etwas ganz Eigenes. Den Berg hoch mit 35 km/h fühlt sich trotz Gegenwind gut an. Sportliches Treten bringt einen in der Ebene auf 45 km/h. Der Spaß wird erst nach dreißig Kilometern innerhalb der Stadtgrenzen von Aachen ein bisschen getrübt. Gleich nach der Grenze werde ich bereits vom ersten Radfahrer angeschnauzt, ich hätte auf dem Radweg nichts verloren (was in Deutschland stimmt). Ich wechsele also, doch in der Innenstadt regt sich dann ein Autofahrer auf, weil ich »seine« Straße benutze.

Das kann es nicht sein.

Warum übernimmt die deutsche Gesetzgebung nicht einfach die niederländische Variante und schreibt für den innerstädtischen Radweg eine Geschwindigkeit von 25 oder 30 km/h vor? Immerhin handelt es sich um eine revolutionäre Klimaschutztechnologie. Die Energieeffizienz des Speed-Pedelecs ist sicher um den Faktor fünfzehn besser als die eines normalen Scooters oder Mopeds, von den lokalen Emissionen nicht zu reden. Auch unlogisch: weniger effiziente Elektroautos bekommen 4.000 Euro Prämie vom Staat, Speed-Pedelecs werden nicht gefördert. So gesehen ist der respektable Preis relativ: Je nach Ausstattung kostet das New Charger zwischen 4.000 und 5.000 Euro. Es handelt sich eben nicht um ein Fahrrad.

Nach 64 Minuten erreiche ich in Aachen den Hauptbahnhof und bin damit schneller als mit dem Bus, der ja nicht vor der Haustüre losfährt. Für alle Berufspendler, bei denen die Radwegeproblematik nicht zu störend ist und die beispielsweise zwanzig Kilometer pendeln, ist das S-Pedelec heute bereits eine Effizienzrevolution. Der Verbrauch von unter einer Kilowattstunde auf einhundert Kilometer kann problemlos mit Photovoltaik zu Hause erzeugt werden.

Martin Unfried

S-PEDELEC NEW CHARGER von Riese & Müller mit Powertube-Akku von Bosch. Spitze: 45 km/h. Reichweite: bei hoher Unterstützung mehr als einhundert Kilometer. Preis: 4.000 bis 5.000 Euro

12.06.2018 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 5 | FUTURKULTUR | Seite 58 | taz.futurzwei.org | Magazin für Politik und Zukunft | Titelthema: DAS ÖKO-UPDATE | Martin Unfried: E-Mobilität: S-Pedelec New Charger | Näher am Moped als am Fahrrad: Das S beim S Pedelec steht für Spedd | Bio: de.wikipedia.org/wiki/Martin_Unfried

taz.de/!p5099/

taz.futurzwei.org

futurzwei.org

oekotainment.eu/archiv/html/e-mobilitaet-s-pedelec-new-charger/

oekotainment.eu/20180612a/

oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/pdf/20180612futur2--e-mobilitaet--s-pedelec-new-charger.pdf

Die vollständige Sammlung aller Beiträge von [Martin Unfried](https://www.oekotainment.eu/archiv/html/e-mobilitaet-s-pedelec-new-charger/) finden Sie unter:
➔ www.oekotainment.eu/archiv/pdf | ➔ www.oekotainment.eu/archiv/videos

[Fairkehr](#) | [Ökosex](#) | [Oekosex](#) | [Ökotainment](#) | [M. Unfried](#)

[taz-Kolumne](#) | [Ökotainment-Archiv](#) | [www.Ökotainment.eu](#)



[Du und ich im Nirvana der solaren Effizienzrevolution](#)

[Nach oben](#)

[20181230](#)

URL:<http://oekotainment.eu/archiv/html/e-mobilitaet-s-pedelec-new-charger/>